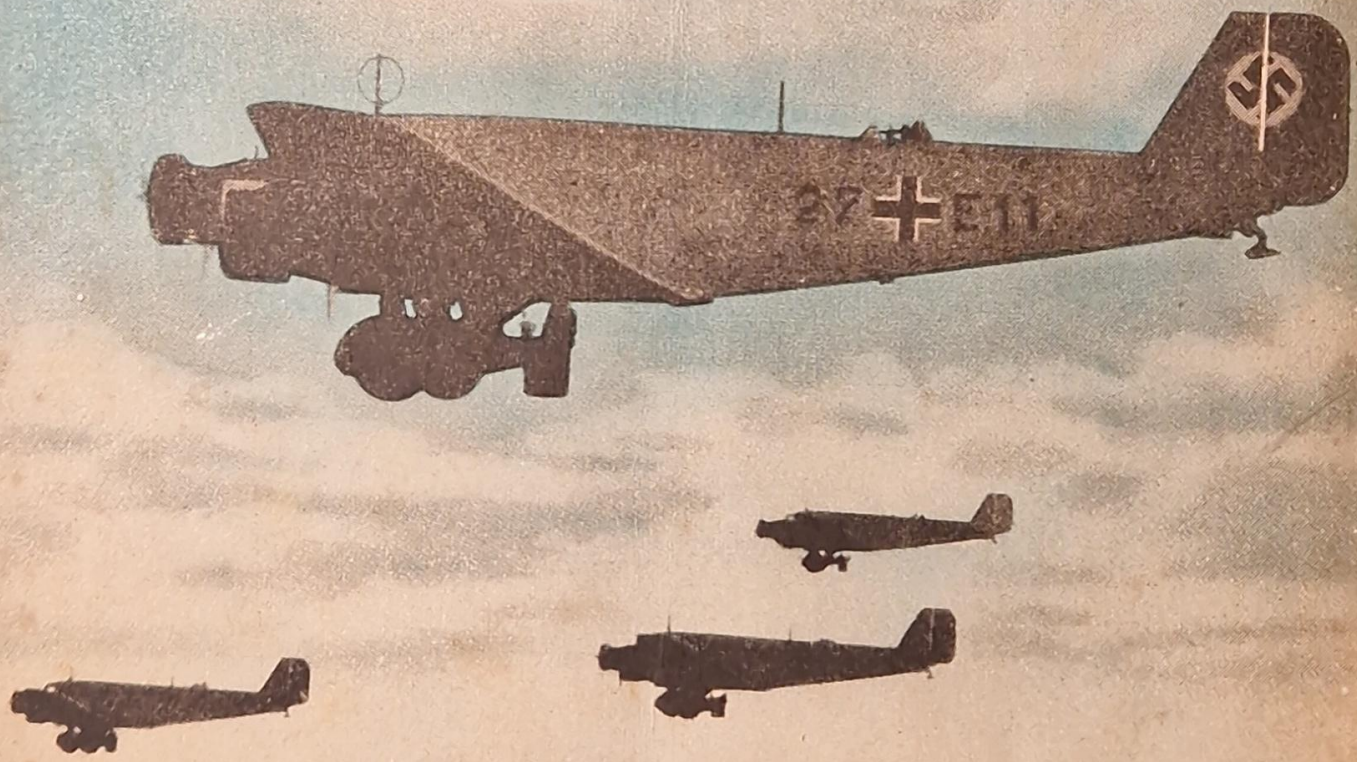
DIE JUNGENSCHAFT
Blätter für Heimabendgestaltung im Deutschen Jungvolk / Berlin / 25. März 1936 / Folge 6

Volk fliege wieder



Salaw

VOLK, FLIEGE WIEDER

DIE JUNGENSCHAFT

Blätter für Heimabendgestaltung im Deutschen Jungvolk / Berlin / 25. März 1936 / Folge 6

Kameraden!

Wir glauben an unsere eigene Kraft. Nichts ist unmöglich, wenn wir nur mutig sind und richtig wollen. So ist auch der Traum, der Jahrtausende von der Menschheit geträumt wurde, durch Mut und Willen verwirklicht worden.

Nur weil Männer an ihre eigene Kraft glaubten, konnten sie alle Hindernisse überwinden und den Gedanken, über Land und Meere zu fliegen, wahrmachen.

Die Überwindung von Raum und Zeit mit Flugzeugen und Luftschiffen hat die Menschheit auf der einen Seite einander näher gebracht, auf der anderen Seite aber ist der Welt in der Luftfahrt eine furchtbare Waffe entstanden. Tod und Verderben hat die Luftwaffe im Weltkriege gebracht. Sie hat nicht nur an den Fronten unzähligen Soldaten das Leben gekostet, sondern sie hat auch Verwüstung und Verheerung ins Hinterland getragen. In einem kommenden Krieg wird es nicht mehr Front und Etappe geben, der Kriegsschauplatz wird nicht ein kleiner Abschnitt sein, sondern die ganzen Länder der kämpfenden Mächte werden durch die Luftflotten in Mitleidenschaft gezogen, und auch die Heimat wird direkt in das Geschehen an den eigentlichen Fronten einbegriffen werden.

Deutschlands Grenzen sind an allen Seiten den feindlichen Fliegern zugänglich, denn wir wohnen im Herzen Europas. Wollen wir uns also schützen, dann m ü s s e n wir auch in der Luft stark sein.

Weil unserem Land von allen Seiten Verwüstung aus der Luft droht, muß unser Volk ein Volk von Fliegern werden. Deshalb hat auch der Führer am 16. März 1935 Deutschland wieder eine Luftwaffe gegeben.

Weil wir morgen ein Volk von Fliegern sein wollen, üben wir heute schon Modellbau und Segelflug.

Wir sind froh, uns so schon für unseren Dienst am Volk vorbereiten zu können.

Traum der Menschheit

Auch ihr habt schon den Vögeln beim Flug nachgesehen, habt beobachtet, wie sie den Wind nützen und gegen ihn segeln. So stand vor vielen hundert Jahren der Schmied Wieland vor seiner Hütte im Walde nahe dem Königsschloß. Er war ein weitberühmter Meister seines Handwerks, und sein König, der den Namen Nidung hatte, fürchtete sich, Wieland würde vielleicht einmal aus dem Land gehen und seine Schmiedekunst einem anderen Herrscher zur Verfügung stellen. Er hatte deshalb Wieland gefangen gesetzt und ihn, damit er ja nicht entfliehen konnte, die Sehnen an den Fersen durchschnitten und ihn so gelähmt. Wieland aber war ein freier Mann, der nur in Freiheit leben und schaffen konnte, und der deshalb täglich und stündlich sann, wie er entfliehen und sich an dem Könige rächen könne.

So saß Wieland wieder einmal auf der Bank vor der Schmiede und schaute über die Baumwipfel hinweg zum Himmel. Er hatte keine Freude mehr am Leben, denn nur ein freier Mann kann schmieden. Als er nachdenkt, wie er entfliehen könne, sieht er hoch im Blau Adler ihre Kreise ziehen. Sie stürzen senkrecht herunter, gleiten ohne Flügelschlag waagerecht weiter, schwingen sich in die Luft, fliegen höher, entschwinden den Blicken.

Blitzartig durchzuckt dem einsamen, gelähmten Mann ein Gedanke: Fliegen — fliegen können wie die Vögel.

Von nun an blickt der Schmied Wieland nicht mehr versonnen in die Weite. Scharf beobachtet er die Vögel, wie sie den Gegenwind benutzen, wie sie die Schwingen brauchen.

Er macht sich ans Werk. Not und Grimm treiben ihn zu unermüdlicher Arbeit. Viele Nächte hindurch brennt das Schmiedefeuer, klingt Hammerschlag durch den stillen Wald. Wie Schuppen an einem Panzer schmiedet Wieland dünne Eisenplättchen übereinander zu einem Flügelpaar, welches er an seinen Armen befestigen kann und wie ein Vogel bewegt. Nun gilt es Sieg oder Tod. Wieland tötet die Söhne des Königs und nimmt so Rache für die Schmach, die man ihm angetan hat. Vertrauend auf seine Kraft bewegt er dann seine gewaltigen Schwingen und fliegt davon, der Freiheit entgegen.

Diese Sage ist der Ausdruck des uralten Wunsches der Menschen, sich fliegend in die Luft zu erheben.

Noch einer will fliegen

An einem schönen Sommertage des Jahres 1812 war in Ulm auf der Donaubrücke eine große Menschenmenge versammelt. Die Leute unterhielten sich lebhaft, war doch eine große Neuigkeit marktschreierisch angekündigt worden: Der Schneidermeister Ludwig Berblinger, kurzweg der „Schneider von Ulm" genannt, wollte mit einer eigens konstruierten Maschine Flugversuche machen. Das war natürlich eine Sache, die Aufsehen erregte. Deshalb standen die Leute da und warteten ungeduldig der Dinge, die da kommen sollten.

Der arme Schneider stand auf der Stadtmauer, und das Herz fiel ihm in die Hosen. Er mußte wohl oder übel abspringen, wenn er nicht zum Gespött der Leute werden wollte und wenn es ihm nicht so ergehen sollte, wie einem Erfinder vor ihm. Diesem war ein Versuch geglückt. Als er das zweitemal das Fliegen probieren wollte, war eine große Menschenmasse versammelt und nun mißglückte der Versuch. Die Zuschauer waren enttäuscht und empört und wollten ihr Eintrittsgeld zurückhaben. Zum Schluß wurde der arme Erfinder noch weidlich verprügelt.

Dieses Geschick konnte auch den Schneider treffen, und so mußte er wagen, was er sich vorgenommen hatte. Die Flügel aus leichtem Rohr und Bambus, mit gefirnißtem Papier überzogen, hatte er an den Armen angeschnallt.

„Los, los, mach schon", drängten die hinter ihm Stehenden. Die Menschen auf der Brücke hielten den Atem an, als er absprang. Und siehe — er schwebte. Aber da — o weh — die Kraft seiner Arme reichte nicht aus. Wild flatterte der Schneider über der Donau. Immer tiefer sank er zum Wasser herab und mußte ein kühles Bad nehmen. Die Flügel ertranken. Mit Mühe und Not wurde er selbst noch von beherzten Männern, die sich von der ersten Verblüffung erholt hatten, mit triefenden Kleidern herausgefischt.

So endete der Traum des Schneiders vom Fliegen im kalten Wasser. Außer einer tüchtigen Erkältung hatte er sich das Gespött der Leute zugezogen.

Der Traum ist Wirklichkeit

Ihr habt doch alle schon den Zeppelin gesehen. Habt ihr dann auch an den Mann gedacht, dem wir dieses wunderbare Werk zu verdanken haben, an den Grafen Zeppelin?

Am 2. Juli 1900 war sein erstes Luftschiff startbereit. Viele tausend Menschen waren an den Bodensee gekommen, um zu sehen, was der ver-

rückte Graf in ſeinen alten Tagen zuſammengebaut hatte. In dichten Reihen umſäumten ſie wie eine lange ſchwarze Schnur die Ufer. Auf dem See wimmelte es nur ſo von Dampfern und Booten. Als aber das Luftſchiff auf einem Floße aus der Halle geſchoben wurde, da ſperrten ſie Maul und Augen auf. So etwas hatten ſie noch nie geſehen. Das war ja ein Rieſe zu den anderen bisherigen Lenkballons. Und als die Motoren brummten und das Luftſchiff ſich erhob, da waren ſie alle, Männlein und Weiblein, vor Staunen ganz ſtill. Das Luftſchiff flog nicht nur geradeaus, nein, es kurvte ſogar über dem See. Als es nach achtzehn Minuten wieder gelandet war, war die Menge in ihrer Begeiſterung kaum zurückzuhalten.

Das war die Geburtsſtunde unſerer Zeppeline.

Weltflugſtart des „Grafen Zeppelin"! Poliziſten drängen die begeiſterte Menge zurück. Alles wartet und iſt geſpannt. Als ſich die Tore der Halle öffnen, und der rieſige Leib des Luftſchiffes in die Lichtflut der Scheinwerfer taucht, da iſt die Menſchenmaſſe kaum mehr zu halten. Die Marineſoldaten laſſen die Taue los, der Zeppelin ſchwebt.

31 000 Flugkilometer hat er vor ſich. Mit 110 Kilometer Stundengeſchwindigkeit fliegt er durch dichten Nebel. Die 22 Paſſagiere ſind in beſter Stimmung. Schon nach 55 Stunden landet er unter dem brauſenden Jubel der Volksgenoſſen in ſeinem Heimatort in Friedrichshafen.

Schon nach kurzer Zeit ſteigt das Luftſchiff zu ſeiner zweiten Etappe auf und landet nach 100 Stunden in Tokio. Es hat eine Strecke zurückgelegt, zu der die Bahn 14 Tage braucht.

Dann kommt der dritte, der ſchwierigſte Teil der Reiſe. Es kocht und tobt in der Luft — mit vollaufenden Motoren muß ſich der Zeppelin durch Sturm und Gewitter vorarbeiten. Aber er ſchafft es. Nach 75 Stunden kreuzt er über Los Angeles. Alles iſt auf den Beinen, Photographen, Reporter, Filmaufnahmewagen, kurz alles, was irgendwie Zeit hat, drängt ſich zum Landeplatz. Als das deutſche Luftſchiff auf den Boden aufſetzt, da klingt wieder das Deutſchlandlied auf, und nicht nur die Deutſchen, ſondern auch die Amerikaner ſtimmen begeiſtert ein.

Seit dieſer Zeit ſind die Südamerikafahrten deutſcher Zeppeline zur fahrplanmäßigen ſtändigen Einrichtung geworden und zeugen auf der ganzen Welt von deutſchem Erfindergeiſt und deutſcher Arbeit.

Das iſt die ſchönſte Krönung des Werkes unſeres Grafen Zeppelin, eines unſerer größten Pioniere der Luftfahrt.

Und dann kommt endlich mein erster großer Tag nach zehn Tagen anstrengender Schulung: ich sitze in der Maschine. Zwischen den Knien den Steuerknüppel, fest umspannt mit der rechten Hand. Die linke umfaßt die Strebe vor mir, den „Schädelspalter". Die Füße liegen gleichmäßig fest auf den Stangen, die die Seitensteuer bewegen. Das geht mich noch nichts an. Ich soll geradeaus fliegen und die „Kiste" vor allem gerade halten, also mit dem Knüppel „Verwindung geben", wenn es not tut. Das Gummiseil ist in den Haken an der Spitze der Maschine eingeklinkt. Vier „Figuren" halten seine Enden an jeder Seite schräg vor mir in der Hand. Hinter mir hält eine andere „Figur" den Schwanz meiner Maschine fest. Mein Lehrer beugt sich zu mir und gibt mir ruhig ein paar letzte Anweisungen. Ich fühle den Sturzhelm auf dem Kopf, die Gurte, mit denen ich angeschnallt bin, auf der Brust. Ich habe Herzklopfen. — Angst? Nein, keine Angst. Eine wohlige neugierige starke Erregung. Neben mir steht Müller mit seinem kantigen Gesicht und seiner wirren Tolle. Ein Fluglehreranwärter. Ich rufe ihm in dem verschrobenen Dialekt zu, in dem wir mit ihm reden: „Miehlerr, bäte für mich!" Da ertönt auch schon das erste Kommando des Lehrers: „Ausziehen!" Das Seil strafft sich. Ich erkenne flüchtig die gelbe Mähne vom Ewald rechts, die noch gelbere unserer Lagerschönen, der Rena, links von mir. Das zweite Kommando: „Laufen!" Schnell rennen die Kameraden rechts und links vor mir mit ihren Seilenden den Hang hinab. Ich bin aufs höchste gespannt. Und dann auf einmal ganz ruhig. „Los!" schreit der Lehrer. Die Figur hinter mir läßt den Schwanz der Maschine frei. Ein Brausen umschwirrt meinen Kopf. Das Seil hat sich ausgeklinkt und liegt am Boden. Die Maschine schnellt ein paar Meter im Sand rutschend vorwärts. Da — jetzt — sie löst sich vom Hang. Die Erde unter mir verschwindet, entfernt sich von mir. Ich fliege! Ich fliege! Wundervoll! Wie hoch wohl? Zwanzig Meter? Dreißig? Ich weiß es nicht. Ich fliege! Wie lange? Fünf Sekunden? Zehn? Wundervoll! Instinktiv gebe ich mit dem Knüppel Verwindungen. Ich fliege! Sie lassen sich unmöglich beschreiben, die herrlichen Empfindungen, die mich fassen. Ich denke nichts. Oder doch? Ich mache alles richtig mit dem Steuerknüppel. Aber meine Vernunft arbeitet mehr gefühlsmäßig, mehr unterbewußt. Ich weiß genau, was ich zu tun habe, um die Maschine richtig zu halten. Ich weiß es, ohne daß es mir bewußt wird. Ich überlasse mich ganz dem unbeschreiblichen Gefühl: Ich fliege! Dann kommt langsam die Erde wieder näher. Ich sehe sie schräg vorwärts unter mir. Sie fliegt mir sanft entgegen. Leise knirschend gleitet die Kufe in dem weichen Dünensand. Ich bin gelandet. Da läuft mir die Horde der Kameraden gestikulierend entgegen. Sie schreien durcheinander. Rufen mir zu: „Ah! Ahh! Mensch, ahh!"

Der Lehrer mit der Stoppuhr in der Hand beglückwünscht mich. Ich bin eine halbe Minute gut geradeaus geflogen. Ich habe die A-Prüfung bestanden. Ich darf die hübsche blaue Nadel mit dem einen silbernen Vogel tragen! Ich bin stolz, sooo stolz.

Flieger an der Front

Heute wäre es beinahe ein Unglückstag für mich geworden. Todmüde vom gestrigen Bombenabwurf auf ein 320 Kilometer hinter der feindlichen Front gelegenes Ziel, glaubte ich, eben erst eingeschlafen zu sein, als es klopft. „Aufstehen, Herr Leutnant, eine Depesche vom A. O. K." Na, dann raus! Einen pitschkalten Eimer Wasser über Kopf und Schultern, und dann fort zum Platz. Da steht schon meine kleine Rumpler, der Motor wird gerade ausprobiert. Lederjacke an, Schutzbrille über die Augen. Ich klettere in den Sitz, Franz kommt schlaftrunken mit der Kamera. Er reibt sich noch die Augen, da starten wir schon. Auf einmal gibt es einen Stoß, das eine Rad des Fahrgestells stößt auf eine Bodenerhebung. Die sehr empfindliche Kiste bekommt dadurch einen Rechtsdrall. Ich gebe Verwindung, um sie in die Waagerechte zu bringen, aber schon hat sie Kehrt gemacht. Ich trete in das Seitensteuer, nehme Gas weg, aber schon ist der Boden da. Ritsch — splittert die untere rechte Tragfläche, das Fahrgestell flitzt im Bogen ab, und wir sitzen in der Badewanne, ungefähr an derselben Stelle, wo wir eben starten wollten.

Die Monteure kommen. Ich drücke ihnen die Maschine in die Hand und trete zur Meldung an meinen Abteilungsführer heran. Der haucht mich nicht schlecht an. „Nehmen Sie die neue Maschine, die gestern angekommen und noch nicht eingeflogen ist. Der Befehl des A. O. K. wird ausgeführt."

„Zu Befehl" — kehrt, in den Schuppen. Da steht die neue Kiste. Mißtrauisch beguckt sie Franz: „Ein schnittiges Ding, aber sehr kipplich. Na, wenn schon!"

Er krabbelt in den Beobachtersitz. Ich lasse die Zündung anspringen, der Motor läuft tadellos. Mit Befriedigung konstatiere ich, daß die Morgennebel sich verzogen und rings lachenden blauen Himmel freigegeben haben. Noch einen Blick rückwärts. Franz zieht sich gerade den Kopfschützer über den Mund und nickt befriedigt. Also mit Vollgas ab. Mit D-Zuggeschwindigkeit flitze ich an meinem Abteilungsführer vor-

über, der den Start kritiſch begutachtet. Schon hebt ſich die Maſchine vom Boden ab, ſteigt prächtig, liegt gut in der Kurve.

Der Weg war diesmal nicht weit. Es galt, das Gelände 15 bis 20 Kilometer hinter der feindlichen Front zu photographieren. Wir wollten auf 5000 Meter klettern, um das Flakfeuer, das ſonſt tadellos ſitzt, etwas unter uns zu laſſen. Auch fliegen die franzöſiſchen Jagdflieger ſelten in dieſen Höhen. Nach einer knappen Stunde flogen wir in 4800 Meter Höhe über die Front. Ungefähr 100 Meter tiefer lagen in vortrefflicher Weiſe die gutgezielten Flakſchüſſe, die zum Glück für uns zu früh krepierten. Die Aufnahmen waren bald gemacht, es war ein herrliches Photographierwetter. Da ſahen wir, als wir uns umwenden, über Reims ein Geſchwader von feindlichen Großflugzeugen.

Na warte, Freundchen! In Kurven geht es heran. Franz ſucht krampfhaft den Himmel nach feindlichen Jagdflugzeugen ab, und ziemlich unbemerkt kommen wir heran.

600 Meter — — 400 Meter — —

Der uns zunächſt fliegende Gegner hat uns geſehen und legt ſich in die Kurve und nimmt Kurs auf uns. Jetzt arbeiten ſchon die Maſchinengewehre.

Tacktacktack klatſchen die Kugeln durch unſere Tragflächen — einen Augenblick — ich krümme mich unwillkürlich zuſammen, und in kaum zehn Meter Abſtand raſen wir aneinander vorüber.

Jetzt in die Kurve. Ich gebe ſcharfes Seitenſteuer, denke, ich habe meine alte Kiſte in der Hand — auf einmal bleibt ſie mir feſt in der Kurve liegen und rutſcht zur Seite ab — dreht ſich mit einer Affenfahrt in der Spirale herunter.

Noch einmal pfeifen uns die Maſchinengewehrkugeln durch die Tragflächen; wir müſſen irgendeinem anderen zurechtgekommen ſein. Ich achte nicht darauf, gebe Höhenſteuer — Tiefenſteuer — es reagiert nicht. Ich reiße den Gashebel zurück, probiere wieder Höhen- und Seitenſteuer, es hilft nichts.

Unwillkürlich tröſtet es mich, daß mein Franz immer noch ſchießt — bei dieſem raſenden Abwärtsſturz hat er ſich hinter das Maſchinengewehr geklemmt und ſchießt einen Gurt nach dem anderen leer, einem Feinde zu, den ich nicht ſehen kann, für den ich jetzt keine Augen habe.

Nochmals verſuche ich, die Maſchine mit Gas auf den Kopf zu ſtellen — auf einmal ſchnappt der Tourenzähler zurück, der eben noch eine wahnſinnige Zahl angegeben hat. Ich ſehe, wie der Propeller langſamer ſchlägt, auf einmal ſtehen bleibt.

O Schreck, wenn ich die Kiſte jetzt nicht noch früh genug abfange, Landung beim Franzmann, denn wir ſind ſchätzungsweiſe 10 Kilometer

hinter der Front. Wenn ich ſie nicht mehr in die Hand bekomme, in wenigen Minuten ein dumpfer Aufſchlag unten, eine Staubwolke — — Solche Gedanken gehen mir durch den Kopf, während ich vergeblich das Tiefenſteuer drücke. Auf einmal pendelt die Kiſte wie ein Blatt hin und her — Herrgott hilf — ſo ganz verlaſſen raſt man mit der Maſchine herunter, kein Druck auf dem Steuer, ſoviel ich auch mit dem Steuerknüppel herumrühre. Mir bricht der Schweiß hervor, während ich mit verzweifelter Anſtrengung am Steuer arbeite.

Wir pendeln weiter, und nun — wo haſt du das ſchon einmal erlebt — richtig — als ſich bei einem Schulflug die Maſchine überſchlug — ich ſpüre, wie ſie ſich noch mehr auf die Seite legt — der Unterſchied, wo iſt Himmel, wo iſt Erde, verſchwindet — der Apparat überſchlägt ſich, ich gleite ganz ſacht heraus, hänge an meinem Gurt, er platzt — ich klammere mich mit den Füßen, den Händen an das Steuer — es ſplittert — ich gleite — gleite — ſpüre, wie mein Sturzhelm auf der oberen Tragfläche anſtößt — ich ſpüre einen Halt — —

Trotz alledem habe ich nicht das Gefühl, als ob ich auf dem Kopf ſtehe, weil jedes Empfinden dafür fehlt. Ich bin vollkommen bei Beſinnung und gar nicht ſchwindlig, trotzdem ſich das Flugzeug mit koloſſaler Schnelligkeit dreht — ich ſehe auch jetzt wieder die Erde, erkenne die franzöſiſchen Gräben — — —

Mein Maſchinengewehr feuert nicht mehr — was mag Franz machen — ob er wohl herausgeflogen iſt und mit zerſchmetterten Gliedern unten liegt?

Bald muß es einen Krach geben, und dann iſt es aus. Schon höre ich wieder die Kugeln durch die Streben pfeifen, alſo wirſt du bald unten ſein.

Ich kann mir nicht helfen — meine Hand greift nach einem Halt — ich beginne wieder zu gleiten — da — o Wunder — das Flugzeug ſtellt ſich von ſelbſt auf den Kopf, es raſt jetzt ſenkrecht herunter — und — o noch größeres Wunder — durch den Winddruck fängt der Propeller wieder an zu laufen. Mit den Fingerſpitzen kann ich das Höhenſteuer erreichen und anziehen — gleich darauf legt ſich das Flugzeug waagerecht. Ich bekomme einen Schlag gegen den Bauch, gleite in den Sitz zurück, faſſe mit den Beinen das Seitenſteuer, mit der linken Hand den Gashebel — —

Ein Holzſplitter bohrt ſich in meine Hand, ich ſpüre ihn nicht — ich kann das Steuer betätigen — der Motor läuft wieder ganz gut — und fort geht es.

Die Brille iſt gänzlich verölt, ich reiße ſie herunter, jetzt muß es auch ohne ſie gehen. Gekrümmt über dem abgeſplitterten Stumpf des Höhenſteuers hocke ich auf dem Sitz, da ganz niedrig über den franzöſiſchen Gräben. Aha, da ſehe ich das Fort Brimont, das mir die Richtung zum Hafen gibt.

Kugeln ziſchen vorüber! Die Franzmänner ſind natürlich außer ſich vor Wut, daß wir, die ſie ſchon zu haben glaubten, ihnen doch noch zu entfliehen drohen.

Da höre ich hinter mir das Maſchinengewehr knattern — Herrgott, Franz iſt nicht herausgeflogen, und da wir ſo dicht über die feindlichen Gräben fliegen, ſchießt der tapfere Kerl noch tüchtig mitten hinein.

Rings puffen die Schrapnells der Flakbatterien auf, aber weiß Gott wie — wir erreichen unverſehrt die eigenen Gräben — dort winkt ſchon der heimatliche Hafen, ich ſtelle Gas ab — die Kiſte gleitet, ſchwebt aus, landet glatt.

Zitternd wie ein abgehetztes Rennpferd vibriert noch meine Maſchine. Ein paar Spanndrähte haben ſich gelockert, ein paar Löcher ſind in den Tragflächen. Aufatmend ſteigen wir aus unſeren Sitzen. Ich nehme den Papierſtreifen aus dem Barographen — er zeigt einen ſenkrechten Strich von 4600 Meter bis auf 500 Meter herunter; über vier Kilometer ſind wir abgeſtürzt — —

Ich zeige ihn Franz, und ſtumm ſchütteln wir uns die Hände.

Das deutsche Volk muß ein Volk von Fliegern werden! Hermann Göring

Pimpf fliegt mit

„Ich darf fliegen! Fein, daß gerade ich den Freiflug gewonnen habe! — Auf dem Flugplatz grüßen mich Martin und Heini mit lautem Hallo.

„Karl, halt dich ja fest! —"

„Daß du nicht oben bleibst! —"

„Mensch, hast du Schwein!"

Heute könnt ihr mal staunen. Ich habe gar keine Zeit, grinse nur und schiele zu den Flugzeugen hin. Zu welchem denn bloß? Da steht allerhand an Maschinen herum und ich bin gerade dabei, mir die beste herauszusuchen, da kommt schon der Pilot und führt mich zu einem offenen Doppeldecker. Er ist ein ehemaliger Kriegsflieger, wie ich nachher erfahre. Ich bin besonders stolz, daß er gerade mich mitnimmt.

Ich bin kaum wiederzuerkennen, als ich mit Lederhaube und Schutzbrille von meinen Kameraden Abschied nehme. Nun aber hinein in die Kiste, über die untere Tragfläche hinweg und in den vorderen Sitz. Dort hängt man mir noch einen Gurt über die Schulter, der mich an meinen Sitz hält. Meinetwegen mag's jetzt losgehen!

Der Propeller springt an. So ein Krach! Weg sind die Stimmen der Menschen, die neben der Maschine stehen. Alles springt zur Seite, das Flugzeug rollt an, es ist fast wie im Auto. Schneller und schneller rollen wir dahin. Plötzlich ein Satz in die Luft, noch einmal spüren wir den Boden, und jetzt — hurra, wir fliegen!

Zu merkwürdig, als wenn sich die Erde von uns fortbewegt und wir stehenbleiben. In Wirklichkeit schweben wir höher und höher. Alles unter uns schrumpft zusammen. Schräg vor uns ein schwarzer Strich. Dort laufen Eisenbahnschienen. Von ferne kriecht ein Zug heran. Wirklich, er kriecht! So schnell wird man erhaben über alles, was da unten liegt. Häuser und Kirchen sehen aus, als wenn Spielzeug aufgebaut wäre. Wo sind bloß alle die Menschen geblieben? Sind sie das wirklich, die kleinen Punkte da unten? Lächerlich, daß man selber auch bloß so einer sein soll. Ich will über den Rand des Flugzeuges hinunterschauen, aber der Sturm pfeift mir um die Ohren, so daß ich mich doch lieber hinter meine Windschutzscheibe verkrieche.

Verdammt, das war ein unangenehmes Gefühl im Magen, gerade, als wenn es im Fahrſtuhl abwärts geht. Wir ſind in ein Luftloch geraten, und die Maſchine iſt für einen Augenblick durchgeſackt. Schon fliegen wir wieder geradeaus. Jetzt kommt es noch ſchöner. Stürzt denn die Erde zuſammen? Der Horizont ſteigt auf einmal in die Höhe, unter uns dreht ſich raſend die Erde. Entſetzt wende ich mich zum Piloten um, der hinter mir im zweiten Sitz hockt. Es iſt nichts paſſiert, das ſehe ich an ſeinem lachenden Geſicht. Die Maſchine hat nur gewendet, es geht wieder zurück. Schade, die Hälfte des Fluges haben wir hinter uns.

Wieder dieſes Gefühl im Magen! Ich preſſe die Lippen zuſammen und überwinde das Übelkeitsgefühl. Der Pilot hat das Tiefenſteuer eingeſtellt. Die Häuſer werden immer größer. Hoffentlich nehmen wir nicht den Kirchturm da vor uns mit. Er kommt näher und näher — nein, er bleibt doch noch weit unter uns. Schon ſind wir an der Eiſenbahnbrücke, wieder das Gefühl, als ob wir mit ihr zuſammenſtoßen. Aber ſchon ſind wir darüber hinweg. Der Flugplatz taucht vor uns auf. Wir gleiten über die ſilbernen Dächer der Hallen. Menſchen grüßen und winken, ſie ſehen jetzt wenigſtens wieder wie Menſchen aus.

Ein Stoß, wir haben das erſtemal aufgeſetzt. Noch einmal ſchweben wir eine kurze Strecke, dann wieder ein Stoß, diesmal leichter. Und nun rollen wir wirklich! Wir ſind wieder auf dem Boden.

Der Ausflug in die Luft hatte nur einen Fehler: er war zu kurz. Aber ich bin doch mächtig ſtolz auf meinen erſten Flug.

Wir bauen ein Modell

„Heute wollen wir unſer Modell fertigmachen", ſagt Heinz, als er die Werkſtatt betritt. Die Jungenſchaft freut ſich, denn ſie wollen noch am Nachmittag, bei gutem Wetter, ihre Modelle ſtarten laſſen. Heute müſſen ſie noch die Tragflächen beziehen.

„Paßt gut auf, das ihr keine Falten bekommt."

Heinz teilt Papier aus. Es wird zugeſchnitten und angepaßt. Fritz hat den Leimtopf auf den Tiſch geſtellt. Zunächſt wird, wie beim Beſpannen des Rumpfes, eine Seite befeſtigt. Der Naſenholm wird mit Leim beſtrichen. Dann legt Fritz vorſichtig eine Seite des dünnen Papiers und drückt es mit den Fingern feſt. Das Papier iſt durch den Leim feucht geworden.

„Jetzt müſſen wir beſonders vorſichtig ſein. Wenn das Papier feucht iſt, reißt es ſehr leicht", ſagt Heinz zu Fritz.

Der Endholm wird beſtrichen und das Papier möglichſt ſtraff aufgezogen. „Oh, da iſt ja im Randbogen eine kleine Falte entſtanden. Ich habe mir doch ſoviel Mühe gegeben!"

„Das iſt nicht gefährlich," ſagt Heinz, „wenn wir den Flügel ganz beſpannt haben, müſſen wir, genau wie beim Rumpf, das Papier beſpritzen. Wenn das Papier dann trocknet, ſpannt es ſich, und die meiſten Falten, die ihr gemacht habt, werden verſchwinden."

Die Jungen wollen heute alle fertig werden. Endlich hat Heinz ſeine Arbeit beendet. Er kann zuerſt von allen Jungen ſeine Flügel am Rumpf anbringen. Heinz nimmt das fertige Modell in die Hand und viſiert es an.

„Der wird ſicherlich gut fliegen", ſagt er.

Heinz hat ſich viel Mühe gegeben und alle Teile beim Bau genaueſtens ausgearbeitet.

„Wenn die Flügel wieder trocken und straff geworden sind, wollen wir die Flächen noch mit Lack bestreichen. Wir werden sehen, daß dann das Papier noch viel straffer wird."

Das Modell Heinz ist fertig. Wie ein Vogel mit ausgebreiteten Flügeln liegt es an seinem Platz. Es sieht schön aus, diese weißen Flächen. Wir müssen unsere Kameraden, die noch nicht so weit sind, helfen. Wir können nicht früher starten gehen, ehe nicht alle fertig sind.

Noch eine Stunde, dann haben sie ihre Arbeiten beendet. Jetzt kommt der große Augenblick, auf den sie schon alle gewartet haben. Heinz hatte schon am Vortage einen günstigen Platz ausgesucht, wo sie ihre Modelle fliegen lassen können. Jeder von den Jungen nimmt seinen Flieger unter den Arm.

Drüben am Berghang soll der Start beginnen. Leichter Wind weht. Der erste Flug in die Luft soll gewagt werden.

„Wird mein Modell auch fliegen?"

Das ist die Frage, die jeder sich jetzt vorlegt. Der Startplatz ist erreicht. Der Wind weht ihnen entgegen. Heinz erklärt den Jungen noch einmal kurz das Starten. Hans' Modell soll zuerst den Flug antreten. Er nimmt es in die Hände und setzt es leicht in den Wind. Über die Wiesen und Felder fliegt es ins Tal hinab, keine Seite hängt herunter.

„Das fliegt fabelhaft!" rufen voller Begeisterung die Jungen. Hans läuft hinter ihm her. Jetzt hat er es wieder. Jochen kommt an die Reihe. Leicht, ausgeglichen, gleitet das Modell in geringer Höhe über den Boden dahin.

„Jeder soll jetzt einmal selbst versuchen", sagt Heinz.

Die Jungen setzen ihre Modelle in den Wind. Das Modell von Günther will nicht fliegen. Die eine Seite hängt ab. Es geht tiefer. Es streift bereits den Boden. Plötzlich ein Ruck. An einer Ackerscholle bleibt es hängen.

„Jetzt wollen wir einmal einen Hochstart versuchen! Wir wollen mit Hans' Modell beginnen."

Eine Schnur wird am Starthaken befestigt. Hans hält sein Modell in der Hand. Heinz läuft mit der Schnur rasch davon. Hans läßt los. Immer höher und höher steigt der weiße Vogel in die Luft. Jetzt ein leiser Ruck, die Schnur fällt herab. Sie hat sich vom Starthaken gelöst.

Das Modell fliegt frei. Es fliegt! Am blauen Himmel ſehen wir die weißen Flügel. Es fliegt noch immer! Ruhig und ſicher ſteuert es ſeinen Kurs. Hans läuft ihm nach. Er wird es kaum erreichen. Es iſt viel ſchneller als er. Jetzt ſenkt es ſich. Es fliegt noch immer. Es iſt kaum noch ſichtbar.

„Ja, ſo ſchön ſoll meins auch fliegen!“ denkt Günther.

Die andern kommen dran. Sie fliegen hinaus in den blauen Himmel. Jochen ſieht ſeiner weißen Schwalbe nach. Sie fliegt herrlich! Da, was geſchieht? — ſie ſtürzt! — Doch gleich fängt ſie ſich wieder! Noch einmal ſtürzt ſie. Jetzt, oh welcher Schreck, ſie ſteuert auf einen Baum zu. Sie iſt nicht mehr zu ſehen.

Jochen rennt die Berglehne hinunter. Sein Blick iſt nur auf den Baum gerichtet, wo ſeine weiße Schwalbe verſchwunden iſt. Er ſieht ſie. Oben in den Zweigen hängt ſie. Wie wird ſein Modell ausſehen? Er denkt mit Schrecken daran. Die viele Mühe, die er ſich gegeben hat!

Er klettert hinauf. Im Flügel ſind zwei große Löcher. Ein verwundeter Vogel! Aber es hilft nichts.

Der Schaden muß wieder geheilt werden. Nicht allein ſein Flugzeug iſt zu Bruch gegangen. Morgen will er gleich in die Werkſtatt und die Flügel ausbeſſern. Die weiße Schwalbe muß doch wieder fliegen!

Wir fliegen durch silberne Weiten,
selig dem Himmel gesellt,
sinken und schweben und gleiten
über unendliche Weiten,
die Gott zum Schauen gestellt.

Über der Erde zu thronen
hoch im sonnigen Schein,
in unerschlossenen Zonen
neue Menschen zu sein.

Wir werden zum Kämpfen geboren,
Augen stets offen und klar.
Wir fühlen uns unverloren
und furchtlos in jeder Gefahr.

Über der Erde zu thronen
hoch im sonnigen Schein,
in unerschlossenen Zonen
neue Menschen zu sein.

Quellenangabe:

Das Heimabendheft wurde geschrieben und zusammengestellt in Gemeinschaftsarbeit vom 7. Lehrgang der Bann- und Jungbann-Schulungsleiter aus dem ganzen Reich in Storkow.

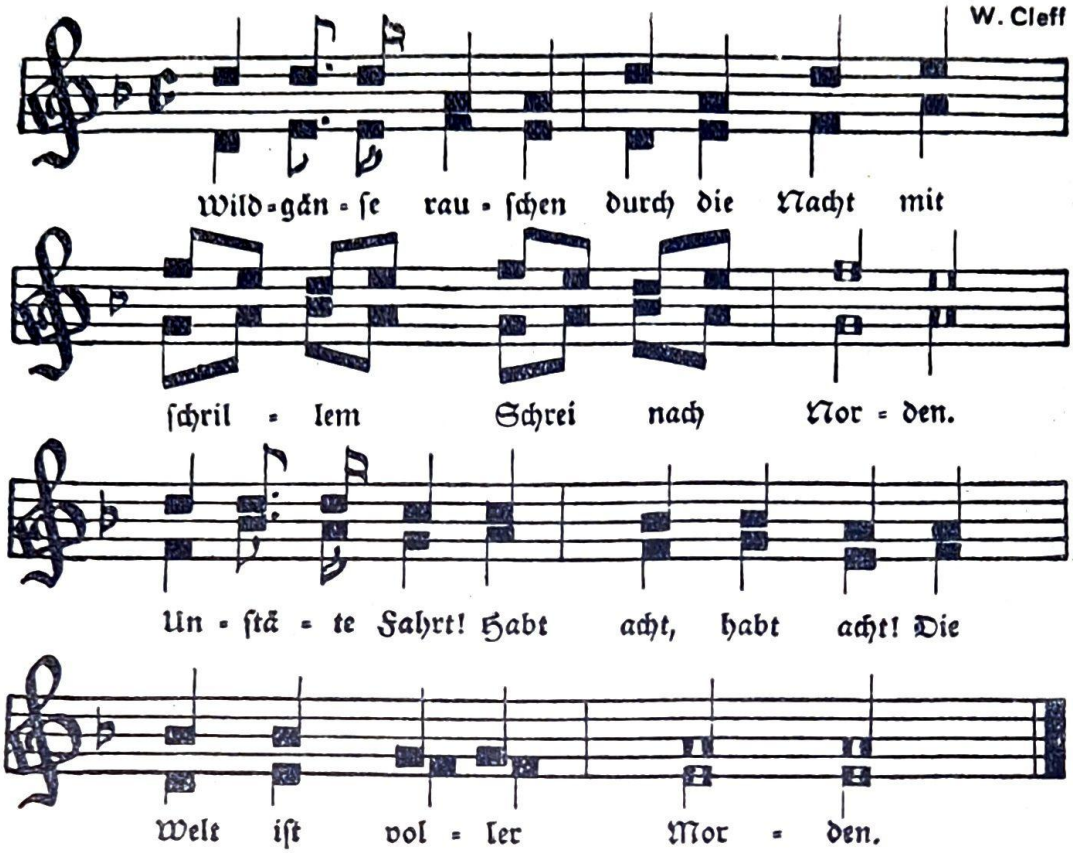
Die Erzählung „Segelflug" ist aus dem Buch „Ein Volk von Fliegern" von Schulze (Verlag Hesse u. Becker, Leipzig).

Die Erzählung „Flieger an der Front" ist aus dem Buch „Luft-Abenteuer" von Peter Kamp (Verlag Herbert Kanzler, Berlin).

Das Lied steht in dem Liederbuch „Die weiße Trommel".

Das Foto des Umschlags ist von Foto-Hoffmann.

Lied und Gedicht erscheinen im Einvernehmen mit dem Kulturamt der Reichsjugendführung.



Wildgänse rauschen durch die Nacht
mit schrillem Schrei nach Norden.
Unstäte Fahrt! Habt acht, habt acht!
Die Welt ist voller Morden.

Fahrt durch die nachtdurchwogte Welt,
graureisige Geschwader!
Fahlhelle zuckt und Schlachtruf gellt,
weit wallt und wogt der Hader.

Rausch' zu, fahr' zu, du graues Heer,
rauscht zu, fahrt zu nach Norden!
Fahrt ihr nach Süden übers Meer —
was ist aus uns geworden?

Wir sind wie ihr ein graues Heer
und fahr'n in Kaisers Namen,
und fahr'n wir ohne Wiederkehr,
rauscht uns im Herbst ein Amen!

Herausgegeben von der Reichsjugendführung der N.S.D.A.P. Amt für weltanschauliche Schulung.
Druck: Wilhelm Limpert, Berlin SW 68.